NR. 9. WARSZAWA, DN. 1 MAJA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

Dwutygodnik ilustrowany, poświęcony sprawom komunikacji samochodowej,
ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH i AUTOBUSÓW R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17,175.

PRENUMERATA:	CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie . . . . 12 zł. Półrocznie . . . . 7 zł. Kwartalnie . . . . 3 zł. 50 gr.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40. Okładki 10 % drożej. Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

* * *

W wyniku dorocznego Walnego Zgromadzenia Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych nastąpiła zmiana Zarządu Związku. Dla Redakcji „Ruchu Samochodowego" nie była to wesoła nowina. Łatwo to zrozumieć, o ile przypomnimy, iż „Ruch Samochodowy" powstał dzięki inicjatywie dotychczasowego Zarządu, który, rozumiejąc dobrze potrzebę własnego organu, pokonał nadludzkie trudności i powołał ten organ do życia. Pomimo niepowodzenia i dużych kłopotów w pierwszym okresie Zarząd Związku wytrwale dążył do utrzymania pisma za wszelką cenę dopóty, dopóki nie postawił pisma na odpowiednim poziomie.

Dla tego też dzisiaj Redakcja „Ruchu Samochodowego" uważa za swój obowiązek wyrazić głębokie uznanie całemu dotychczasowemu Zarządowi Związku za poparcie i naprawdę ojcowską opiekę, którą darzył „Ruch Samochodowy".

W szczególności zaś musimy podkreślić życzliwe stanowisko prezesa p. inż. Zakrzewskiego i p. Łącznego, którzy, niestety, z dalszej pracy w Zarządzie zrezygnowali.

Redakcja „Ruchu Samochodowego" żywi nadzieję, że i obecny Zarząd Związku również udzieli pismu jak najdalej idącego poparcia, tembardziej że Członkowie poprzedniego Zarządu pp. Szczepkowski, Weykum, Hakiel i Marasek zajmują kierownicze stanowisko w obecnym Zarządzie.

Ze swojej strony możemy zapewnić. że dołożymy wszystkich starań, aby na poparcie te zasłużyć.

REDAKCJA „RUCHU SAMOCHODOWEGO".

W sprawie tegorocznej lustracji dorożek samochodowych.

W ostatnim numerze „Ruch Samochodowy" umieściliśmy ogłoszenie Magistratu m st. Warszawy, który wzywa wszystkich właścicieli dorożek samochodowych do dorocznego przeglądu (lustracji) bez załączenia jakiegokolmiek komentarza.

Pozwólimy sobie rozpatrzeć to ogłoszenie i zrobić pewne zastrzeżenia. W myśl tego ogłoszenia przegląd dorożek samochodowych odbywać się będzie codziennie w porządku kolejnym po 100 dorożek dziennie. W pierwszym rzędzie zapytałbym Urząd Przemysłowy czy godz. 7 nie jest zbyt wczesna. Czytelnicy nasi wiedzą doskonale o której godzinie takie komisję przyjeżdżają, aczkolwiek obecnie urzędowanie rozpoczyna się o godz. 10-ej.

Dalej jeżeli weźmiemy liczbę 100 dorożek i poświęcimy dla każdej minimalnie 5 minut to okaże się, ze komisja będzie musiała pracować 500 minut czyli 8½ godziny bez wytchnienia.

Co w praktyce wykonać się nieda. Właścicielowi taksówki winszuje stać kilka godzin w razie niepogody na dworze.

O jakim kolwiek solidnym przeglądzie jak również o reklamacjach mowy być nie może. W rezultacie wynikną zatargi. Stwarzanie wszelkiego rodzaju utrudnień przez Urząd Przemysłowy jest zupełnie nie pożądane, przeciwnie, urząd powinien pójść nam na rękę i to jak najdalej. Czytelnicy nasi zapytają: dla czego Urząd przeprowadza lustrację w tak krótkim terminie? Jest jedna odpowiedz: niewiem i Urząd Przemysłowy również niewie. Ot tak pokazać dorożkarzom że na komendę muszą się stawić. A my odpowiemy, że nie nos dla tabakierki, a przeciwnie Urząd dla nas.

Dalej wiemy dobrze, że są większe i mniejsze pzzedsiębiorstwa, które posiadają kilka dorożek samochodowych i jeżeli ktoś ma 3 lub 4 dorożki z kolejną numeracją, to na takie bez-

sensowne wezwanie Urzędu musiałby wszystkie wozy postawić jednocześnie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że doprowadzenie dorożki by odpowiadała wymaganiom przewidzianym w przepisach wyniesie przeciętnie zł. 300, a przytem co najmniej tygodniowy postój, (o ile pogoda dopisze), jak również wynagrodzenie kierowcy, to możemy zapytać Urząd Przemysłowy: czy przed wydaniem owego ogłoszenia zastanowił się choć na chwilę, że jest to wprost niewykonalne, że jego dobre chęci spełzną na niczem, przeciwnie poderwie autorytet Urzędu, który i tak nie wielce się cieszy wśród interesantów.

Na zakończenie zapytałbym jeszcze, czy Urząd Przemysłowy wziął również pod uwagę małą ilość zakładów lakierniczych, które pod żadnym względem nie będą w stanie w ciągu 4 tygodni odnowić przeszło 2 tysiące dorożek samochodowych. I tu również zostaniemy uderzeni po kieszeni z winy Urzędu Przemysłowego, gdyż niewielka ilość lakierników, korzystając z okazji, że wozy muszą stanąć terminowo, podniosą ceny do maksimum.

Z powyższego wynika, że Zw. Wł. Dor. Sam. będzie zmuszony, zwrócić się do Urzędu Przemysłowego z prośbą, by Urząd zechciał zastosować się do zdania ogółu Właścicieli Dorożek Samochodowych i cofnął niefortunne ogłoszenie, a w razie odmowy interwenjować u władz wyższych.

Karol Weykum.

NIE MARNOWAĆ STARYCH GUM — DZIŚ TO PIENIĄDZ.

W numerze 7 niniejszego pisma w artykule pod tytułem „Trochę prawdy" pióra inż. Kopczewskiego, wspominaliśmy o systemie francuskiego chemika M. Reynand'a o przerabianiu starych opon na surowiec kauczukowy, z którego ponownie tworzy się nowe opony.

Nie będę powtarzał, jakie doniosłe znaczenie ma to dla każdego państwa, nie posiadającego własnych plantacji, a w szczególności dla Polski, która nietylko własnych plantacji, ale nawet własnych fabryk dla jego przerobu nie posiada, sprowadzając z zagranicy gotowe opony. A te zaś wyjątkowo na naszych drogach z bajeczną szybkością ulegają zniszczeniu, więcej jak gdzieindziej po za jej granicami. A poruszenie tej sprawy wobec wielkiej doniosłości dla naszego bilansu handlowego upoważnia mnie do zabrania głosu.

Metoda Reynand'a.

Stare opony moczy się przez 20 dni w mieszaninie: kwasu chlorowodorowego (zwanego także kwasem solnym), który otrzymuje się przez działanie kwasu siarkowego na chlorek sodu, oraz w oleju kauczukowym, wydobywanym przez suchą destylację kauczuku. W danym wypadku otrzymuje się ten olej z włókien płótna, lub szpagatu, znajdujących się w oponie i nasyconych czystym kauczukiem. Tą mieszaniną kwasów jest napełnione naczynie, które nie ulega ich działaniu.

Przez te 20 dni guma moczona w wyżej wspomnianej mieszaninie pęcznieje do sześciokrotnie większych rozmiarów, jak przed moczeniem, a przez to staje się porowatą. To dowodzi, że kwas wżarty w gumę rozkłada ją na składniki, z jakich powstała opona. I tak na-

pęczniałą oponę, a nie ulegającą dalszemu działaniu kwasów moczy się w czystej wodzie przez dziesięć dni. Działanie wody jest następujące: przemienione pod działaniem kwasów składniki ulegają dalszemu rozpuszczeniu w czystej wodzie i w formie osadu na dnie naczynia tworzą warstwy gatunkowe dające się z łatwością oddzielić od siebie.

W ten sposób oddzielony osad surowca kauczukowego przekłada się do drugiego naczynia, w którym strumień bieżącej wody należycie oczyszcza go z obcych domieszek i po takiem wtórnem przepłukaniu i wysuszeniu urabia go się następnie między dwoma walcami na surowiec już zdatny do fabrykacji nowych opon i niczem nie różniący się od surowca wydobywanego z drzew.

System p. M. Reynand'a przyczynia się do zaoszczędzenia 95% włożonego surowca kauczukowego, tę ilość otrzymać można z piętnastu tysięcy hektarów lasu kauczukowego i to kilkunastoletniego.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na należyte i wszechstronne wyświetlenie tego procesu przetwarzania starych na nowe opony, ale zainteresowanym redakcja nasza chętnie udzieli wszelkich informacji.

inż. Fr. Watraszewski.

AKUMULATOR ALBO ZASOBNIK ELEKTRYCZNOŚCI.

(Z cyklu: „Pogadanka o silniku samochodowym" inż. Włodz. Kopczewskiego).

Dla zrozumienia co to jest akumulator zrobimy małe doświadczenie z dwoma płytami metalowemi zanurzonemi w wodzie. Do końców tych płyt włączamy bieguny prądu stałego, w ten sposób, że koniec jednej płyty łączymy z dodatnim biegunem, a koniec drugiej z ujemnym biegunem. O ile teraz przepuścimy prąd zobaczymy, że prąd nie będzie przebiegał z jednej płyty na drugą, pomimo, że znajdują się one zanurzone w wodzie, gdyż woda czysta nie przewodzi prądu elektrycznego. Jeżeli jednak wsypiemy do wody jakiej soli, lub kwasu np. kwasu siarkowego woda stanie się wówczas przewodnikiem i prąd elektryczny przebiegać będzie z ujemnej płyty na dodatnią. A po pewnym czasie zauważymy, że płyty są oblepione pęcherzykami gazowemi. Pęcherzyki te odlepiają się od płyt i unoszą nad powierzchnią płynu, w którym zanurzone są płyty. Dotknijmy do takiego pęcherzyka zapaloną zapałkę, wówczas gaz wydobywający się z tego pęcherzyka przy dodatniej płycie zapali się jaskrawym płomieniem, a przy drugiej, t. j. ujemnej płycie zgaśnie zapałka. To doświadczenie dowodzi, że z płyty ujemnej wydobywa się gaz zwany wodorem, a z dodatniej gaz zwany tlenem. Woda jest to chemiczne połączenie tych dwuch gazów. Tlen, odgrywa dominującą rolę przy spalaniu mieszanki w cylindrze, wodór zaś jest to jedna ze składowych części benzyny i *który łakomie łączy się z tlenem*, a z tego związku rodzi się wysoka temperatura żaru, t. zw. pospolicie spalanie się. Lecz bez połączenia z tlenem wodór jest zupełnie martwym i obojętnym.

Mamy tu prawdziwie głęboki przykład, że w naturze niema szczegółów luźnych-oderwanych, że w naturze wszystko się splata nićmi ukrytych powiązań. Idąc śladem tych związków poznajemy naturę, która staje się dla nas jak książka poezji, jak blizki przyjaciel i która w każdej chwili i na każdym kroku przemawia do nas potęgą prawdy.

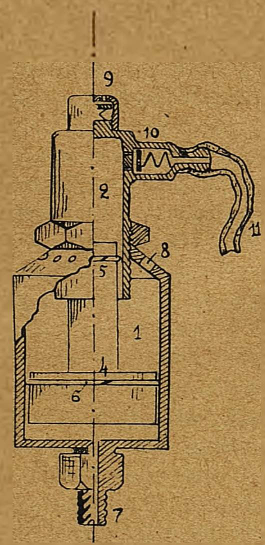
W obecnem naszem doświadczeniu, gdy połączymy te dwa gazy z sobą otrzymamy płyn z wręcz przeciwnego bieguna, jak łatwo zapalna benzyna, gdyż jest to woda, która nietylko, że się sama nie zapala, ale gasi sobą płomienie. W benzynie, znajduje się 7 cząsteczek węgla i 16 cząsteczek wodoru (Heptan o wzorze chemicznym $C_7 H_{16}$) gdy do tego dodamy 22 cząsteczki tlenu otrzymujemy znany nam wybuch w cylindrze. Tu zaś 2 cząsteczki wodoru łączymy z jedną cząsteczką tlenu i otrzymujemy cząsteczkę zwyczajną wody. A więc jak z tych wzorów wnioskujemy *ilość* połączonych atomów wpływa na charakter tych mieszanin atomów. Tak, jak w książce Żeromskiego są te same litery, jak w książce Sienkiewicza, lecz układ i wiązanie liter stawia tych dwuch ludzi na odmiennych biegunach myśli.

Powrócimy do naszej zasadniczej myśli do akumulatora, do którego, że się wyrażę mową elektrotechnika ładujemy prąd elektryczny. Jakkolwiek to wyrażenie nie jest poprawne lecz zakorzeniło się i walczyć z niem nie jest moim zamiarem, gdyż byłoby to bezcelowem. Prądu do akumulatora nie ładujemy, tylko zużywamy na rozłożenie wody, otaczającej zanurzone płyty.

D. c. n.

Nowy typ pompy do pneumatyków.

Zastosowanie balonów pociągnęło za sobą skonstruowanie całego szeregu specjalnych pomp, poruszanych za pomocą silnika, jednak



nie wszystkie istniejące konstrukcje są pewne w pracy.

Niżej przytaczamy opis jednej z takich pomp stosunkowo nieskomplikowanej konstrukcji, która może być łatwo zastosowana do każdego samochodu.

Przyrząd ten, jak wynika z rysunku, składa się zasadniczo z dwu komór: dużej (1) i małej (2), w których porusza się ogólny tłok (4), przypominający swą formą odwróconą literą T i zaopatrzony w metalowe pierścienie uszczelniejące (5 i 6). Częścią nagwintowaną (7) identyczną z gwintem nozmalnej świecy, przyrząd ten wkręca się zamiast świecy do jednego z cylindrów silnika, poczem silnik rozrusza się i pracuje na pozostałych cylindrach. Podczas taktu ssania w cylindrze, do którego wkręcono przyrząd, tłok pompy (4) posuwa się na dół, przy sprężaniu zaś do góry, a to dlatego, iż górna część dużej komory, (1) połączona z atmosferą za pomocą otworów (8). Przez zawór (9) do komory (2) przy posuwaniu się tłoka (4) na dół zasysa się powietrze z atmosfery żaś przy posuwaniu się do góry powietrze to przez zawór (10) i wąż gumowy (11) przechodzi do przeumatyków.

Pompowanie za pomocą tego przyrządu uskutecznia się szybko, a konstrukcja jego uniemożliwia przedostawanie się wewnątrz przeumatyków oleju, benzyny i innych zanieczyszczających środków.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

DELEGACJA ZARZĄDU W URZĘDZIE PRZEMYSŁOWYM.

W d. 27 kwietnia delegacja Zarządu związku z prezesem p. Szczepkowskim na czele odbyła dłuższą konferencję w Urzędzie przemysłowym.

Konferencja dała wynik następujący:

1) Uzyskano zgodę Urzędu przemysłowego na wnieśienie opłaty 150 zł. ratami. Członkowie Związku, którzy nie są w stanie uiścić opłatę jednorazowo muszą złozyć podanie przez Związek.

2) Urząd przemysłowy wyraził zgodę, by dorożki samochodowe, które będą gotowe do lustracji przed ustalonym terminem mogły być przedstawione na komisję już zaraz.

3) Urząd przemysłowy zasadniczo zgadza się na podwyższenie taryfy, o ile Związek wystąpi z odpowiednim wnioskiem, umotywowanym dokładną kalkulację handlową.

Zarząd Związku złoży w tej sprawie wniosek w najbliższych dniach z propozycję pozostawienia dotychczasowej taryfy za 1-szy kilometr (1 zł), natomiast podwyższenia opłaty za następne kilometry do 60 gr.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY.

WALNE ZGROMADZENIE.

W dniu 19 kwietnia r. b. odbyło się Walne Zgromadzenie Związku Właśc. Dor. Sam. Przebieg Walnego Zgromadzenia był następujący:

Zgromadzenie zagaił prezes Związku p. inż. Cz. Zakrzewski w 2-gim terminie o g. 7,15 wiecz. i w krótkiem przemówieniu przedstawił ważność zebrania i podziękował obecnym za przybycie, zaproponował na przewodniczącego p. Henryka Wilińskiego, na assesorów pp. Bolesława Zielińskiego i Michała Wągrockiego, co zebrani przyjęli przez aklamację.

1) **Odczytanie protokułu z poprzedniego Walnego Zebrania.** P. Zieliński przeczytał protokuł z poprzedniego Walnego Zgromadzenia, odbytego w dniu 28 marca 1927 r. w Warszawie, który został bez poprawek przyjęty.

2) **Sprawozdanie z rocznej działalności Zarządu Związku.** Prezes Związku p. inż. Zakrzewski w przemówieniu swem streścił ogólną całoroczną działalność Zarządu Związku, która nie dała tych rezultatów jakich można byłoby się spodziewać, lecz działalność Zarządu paraliżują członkowie Związku nie zastosowując się do ogółu (np. w podatkach), brak zainteresowania ze strony członków, a następnie praca zarobkowa, również uniemożliwia całkowitemu poświęceniu się pracy w Związku.

a) **Sprawa patentów.** Prezes p. Zakrzewski poinformował o audjencjach u Ministra Skarbu i o poczynionych staraniach uzyskania zatwierdzenia świadectw przemysłowych VIII kat. przem.

b) **Sprawa benzyny.** W roku 1927 była zawarta umowa z T-wem „Galicja" na mocy której członkowie Związku otrzymywali benzynę po tańszej cenie, lecz z powodu utworzenia kartelu T-w naftowych, umowa została zerwaną; obecnie zawarto umowę z innym T-wem, od którego Związek otrzymuje czeki na benzynę po niższej cenie niż w pompach.

c) **Sprawa wydawnictwa.** Wydawnictwo do dnia 1 kwietnia b. r. dało niedobór, który został pokryty z kasy Związku i aby dać możność otrzymywania „Ruchu Samochodowego" wszystkim członkom Związku i uzyskać większe zainteresowanie od dnia 1 kwietnia b. r. wysyła się bezpłatnie „Ruch Samochodowy" wszystkim członkom.

d) **Sprawa opłat w Urzędzie Przemysłowym i podatków obrotowego i dochodow.** wyjaśnili pp. Hakel i Weykum, poinformowali zebranych o istniejących nowych przepisach w sprawie opłat w Urzędzie, a mianowicie: opłaty za zużycie bruków miejskich i za zgłoszenie przedsiębiorstwa

3) **Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.** P. Marasek przedstawił bilans kasowy Związku, P. Optułowicz prosi o wyjaśnienie sumy zł. 3.561,95. p. Marasek wyjaśnił, iż jest to wypłacona pensja pracownikom. Przewodniczący udzielił głosu (nad sprawozdaniem) p. Wągrockiemu, który kwestjonuje sumę zł. 549 (reprezentacje) i zł. 146,40. (koszty członka komisji lustracyjnej); p. Hakiel i p. Weykum dali wyczerpujące wyjaśnienia, że sumę tą pobrał p. Weykum jako zwrot kosztów przejazdów na Komisję Lustracyjną.

P. Wągrocki stawia wniosek uznania Walnego zgromadzenia za nieprawomocne i wyłonienia komisji, któraby zbadała sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. P. Zandberg stwierdza, że każdy z członków otrzymał pismo „Ruch Samochodowy" w którem był powiadomiony o mającem odbyć się Walnem Zgromadzeniu w dniu dzisiejszym i uważa Walne Zgromadzenie za prawomocne i zwraca się do zebranych o niezrywanie zebrania (oklaski)

P. Przewodniczący Wiliński zaznacza, że w „Ruchu Samochodowym" z dn. 1 kwietnia i 15 jak również w gazecie „Express Poranny" było zawiadomienie o Walnem Zebraniu.

P. Szczepkowski wyjaśnia, że p. Wągrocki nie interesuje się wcale Związkiem, od dwuch lat należy do Związku, składek nie opłacił, lecz ponownie zapisał się w m-cu styczniu b. r. chyba tylko dlatego, by uniemożliwić przeprowadzenie dzisiejszych obrad (oklaski).

Sprawozdania Zarządu i Komisji Rewizyjnej zostały przyjęte.

4) **Zmiana statutu Związku.** Zarząd Związku wystąpił z następującym projektem zmiany statutu: Punkt IV otrzymuje brzmienie: „zabiega o polepszenie warunków pracy i egzystencji przedsiębiorstw dorożek samochodowych" do § G. dodaje się ustęp: „ma prawo wydawać własne pismo perjodyczne poświęcone zadaniom Związku.

Punkt VI § B. otrzymuje brzmienie: „Po wpłaceniu do kasy Związku wpisowego w wysokości zł. 5". § C. skreśla się w całości, wobec czego § D. otrzymuje nazwę § C. W u stępie 3 dodaje się § C: „na skutek uchwały Zarządu,

zapadłej zwykłą większością głosów, po stwierdzeniu zlikwidowania przez członka przedsiębiorstwa dorożki samochodowej". Punkt VII otrzymuje brzmienie: „Członkowie wpłacają do kasy Związku składkę członkowską w wysokości zł. 36. — rocznie od pierwszej posiadanej dorożki i od każdej następnej po zł. 12. — rocznie. Punkt IX otrzymuje brzmienie: „Zarząd znajduje się w Warszawie i składa się z 9 (dziewięciu) osób, w tem przewodniczącego i jego zastępcy, skarbnika i sekretarza i pięciu członków bez mandatu. Zarząd wybiera Walne Zgromadzenie na przeciąg 3-ch (trzech) lat, — co rok ustępuje $^1/_3$ część członków Zarządu, a na ich miejsce doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowych członków Zarządu. Podział funkcji dokonywa Zarząd na posiedzeniu konstytucyjnem. Punkt X po słowach: „prostą większością głosów" dodaje się: „głosowania na Walnych Zgromadzeniach są jawne, na żądanie $^1/_3$ obecnych przewodniczący zarządza głosowanie tajne. Wybory Zarządu i Komisji Rewizyjnej odbywają się w drodze głosowania na listy, zgłoszone przez Zarząd i zgłoszone conajmniej przez 30 członków obecnych na Walnem Zgromadzeniu". Punkt XI § 1 otrzymuje brzmienie: „Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch (trzech) osób wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg lat trzech (3) co rok ustępuje jeden członek Komisji, a na jego miejsce doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowego członka".

Punkt XIII skreśla się w całości, wobec czego punkty XIII i XIV otrzymują odpowiednią numerację t. j. XII i XIII.

Nad przedstawionym projektem zmiany statutu wyłoniła się dyskusja, w której przemawiali pp.: Zakrzewski, Oberfeld i Zandberg, który przedstawił wniosek nieskreślania Komisji Balotującej, t. j. punktu XII i nie wybierania członków Zarządu naprzeciąg lat 3-ch, tylko na 1 rok. Wniosek p. Zandberga, dotyczący nieskreślania Komisji Balotującej, poddany pod głosowanie, został przyjęty, natomiast — dotyczący wyborów członków Zarządu został większością głosów odrzucony. Projekt Zarządu został przyjęty z poprawką nieskreślania punktu XII.

5) Sprawa ubezpieczeń. P. Mecenas Oberfeld zreferował sprawę ubezpieczeń, z której wynika, że we wszystkich miastach, oprócz Warszawy, jest prowadzone przymusowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej właścicieli dorożek samochodowych. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ma zamiar wprowadzić takowe i w Warszawie. Ubezpieczenie właścicieli dorożek samochodowych od odpowiedzialności cywilnej daje właścicielom ubezpieczonym gwarancję małego ryzyka przy płaceniu odszkodowań. Zarząd Związku w tym kierunku prowadził pertraktacje z T-wami Ubezpieczeniowemi, które nie doprowadziły do konkretnych rezultatów, z powodu wysokiej stawki ubezpieczeniowej i dużego ryzyka ubezpieczonego, wobec czego Zarząd proponuje utworzenie własnego Towarzystwa Ubezpieczeniowego, w którymby składka roczna nie przekraczała w przeciągu lat 3-ch złotych 300 (trzysta), płatnych ratami z wykluczeniem własnego ryzyka. P. inż. Zakrzewski wyjaśnił o przeprowadzonych pertraktacjach z T-wami Ubezpieczeniowemi, co spowodowało utworzenie kartelu Tow. Ubezpieczeniowych i aby przymusowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej nie zaskoczyło właścicieli dorożek nagle Zarząd Związku po dokładnem zbadaniu tej sprawy proponuje utworzenie własnego Tow. Ubezpieczeniowego i przedstawia wniosek: „Walne Zgromadzenie upoważnia Zarząd Związku do utworzenia Wzajemnego Towarzystwa Ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej właścicieli dorożek ssmochodowych i przeprowadzenia wszystkich czynności organizacyjnych, ułożenia statutu, uzyskania koncesji Ministerstwa Skarbu z zastrzeżeniem wykluczenia ryzyka własnego ubezpieczonego i określenia składki rocznej nie wyżej ponad zł. 300 od każdej ubezpieczonej dorożki samochodowej. Nad tą sprawą wytworzyła się dyskusja, w której przemawiali pp.: Kamiński, aby Zarząd Związku starał się u władz odpowiednich o jaknajdłuższe niewprowadzanie przymusowego ubezpieczenia, p. Vogt, aby Zarząd starał się uzyskać prawo, aby za kierowcę nie ponosił odpowiedzialności właściciel dorożki, tylko sam kierowca. P. Zandberg popiera projekt Zarządu, ponieważ właściciele muszą zgodzić się z istniejącem prawem, że właściciel ponosi odpowiedzialność cywilną za kierowcę i domaga się utworzenia własnego Tow. Ubezpieczeniowego bez ryzyka ubezpieczonego, lecz o niższej składce rocznej; następnie przemawiali pp. Szczepkowski, Oberfeld i Mazurczak, popierając projekt Zarządu.

Projekt Zarządu, poddany pod głosowanie, został przyjęty większością głosów przeciwko 1.

6) Podwyższenie taryfy. P. Zieliński proponuje, aby Zarząd Związku starał się u władz miarodajnych o podwyższenie taryfy, że względu na wzrost cen benzyny, akcesoryj samochodowych i zły stan bruków miejskich, które powodują prędkie niszczenie się samochodu. P. inż. Zakrewski domaga się, aby Walne Zgromadzenie ściśle określiło cyfrę, do której ma być podniesiona taryfa. P. Zandberg stawia wniosek, aby sam Zarząd starał się o podwyższenie taryfy do takiej wysokości, jaką uzna za stosowną.

Wniosek, poddany pod głosowanie, został większością głosów przyjęty.

Przed wyborami nowych władz Związku przewodniczący zarządził pięciominutową przerwę.

7) Wybory Członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej Związku. W głosowaniu brało udział 87 (ośmdziesiąt siedem) osób, głosów ważnych oddano 85.

Do Zarządu wybrani zostali następujący członkowie:

1) Czesław Zakrzewski otrzymał 84 gł.
2) Marjan Burkacki " 76 "
3) Rudolf Sobol " 75 "
4) Zbigniew Jakobielski " 72 "
5) Edward Hakiel " 71 "
6) Władysław Bombała " 71 "
7) Waldemar Klemm " 70 "
8) Władysław Marasek " 67 "
9) Henryk Wiliński " 66 "

Zastępcy:

10) Leonard Pogorzelski " 65 "
11) Roman Szczepkowski " 64 "
12) Karol Bartosiak " 62 "
13) Wojciech Ryrak " 59 "
14) Juljan Maculewicz " 57 "
15) Karol Weykum " 56 "
16) Bolesław Zieliński " 32 "
17) Michał Wągrocki " 18 "
18) Józef Zandberg " 13 "
19) Stanisław Mokrzycki " 13 "
20) Czesław Łączny " 10 "
21) Bronisław Tomaszczuk " 9 "
22) Walenty Jakubowski " 8 "
23) Wiktor Grembowski " 7 "
24) Aleksander Zieniewicz " 6 "
25) Franciszek Rebandel " 5 "
26) Antoni Kurdziel " 3 "
27) Osmulski " 2 "
28) Kukliński Witold " 1 "
29) Osuchowski " 1 "

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani:

1) Stanisław Drabiński otrzymał 79 gł.
2) Antoni Rybaczuk " 79 "
3) Antoni Gołębiowski " 79 "

8) Wolne wnioski. Pp. Kamiński i Sobol stawiają wniosek, aby wysłać memorjał do Izby Skarbowej w sprawie ujednostajnienia podatków obrotowego i dochodowego. Pp. Hakiel i Oberfeld dali wyczerpujące wyjaśnienie. P. Mokrzycki poruszył sprawę terminu kursowania samochodów odkrytych „torpedo" i aby Zarząd starał się uzyskać pozwolenie na kursowanie samochodów odkrytych na sezon letni. P. inż. Zakrzewski wyjaśnił, że w tej sprawie była delegacja Związku w Urzędzie przemysłowym, który tę sprawę załatwił odmownie. Pomiędzy pp. Oberfeldem i Zandbergiem toczyła się dyskusja o podstawach prawnych koncesji, której p. Oberfeld dał wyjaśnienie. Pp. Wągrocki i Zandberg proponują, aby o wszelkich nadużyciach kierowców, w celu informacyjnym ogółu, ogłaszać w „Ruchu Samochodowym", ale przedtem należy przesłuchać odnośnego właściciela. P. Zieliński—ponieważ nie wszyscy członkowie są obznajmieni ze statutem Związku, proponuje ogłosić takowy w „Ruchu Samochodowym". Wystosować memorjał do Ministra Przemysłu i Handlu w celu ustalenia cen na akcesorja samochodowe, obniżenie ceł z takowych, jako z artykułów pierwszej potrzeby (codziennego użytku). Wejść w porozumienie z firmą, która obiecała dla członków Związku odstępować części samochodowe po niższych cenach. P. Jakobielski podał następujące wnioski: poruszyć w prasie codziennej kalkulację samochodową, jako przestrogę dla nowouruchamiających dorożki, wystosować do wszystkich właścicieli dorożek samochodowych (z wyciągu z Ruchu Kołowego), zachęcenie zapisywania się do Związku na członków. Wysłać delegację do Komisarza Rządu w sprawie regulacji ruchu ulicznego, polegającej na dokładnem wskazywaniu przez posterunkowego kierunku (któryby stał na jednem miejscu na baczność); w sprawie zniesienia kar za nadliczbowy postój na przystankach, jako zakaz, nie idący w parze z powiększeniem się ilości stale wzrastających wozów; w sprawie polecenia policjantom zwracania uwagi na kursujące auta, zwłaszcza w nocy, z zasłoniętym licznikiem, w tym sensie, aby nikt nie miał prawa wewnątrz zajmować miejsca, tylko właściciel po wylegitymowaniu się; jest to dzisiaj jeden z objawów nadużyć kierowców; polecenie policji w sprawie zwracania się kierowców do policji w wypadkach niezapłacenia przez gości należności za przejazd w tym sensie, aby policja pociągała winnych do karnej odpowiedzialności za oszustwo i traktowała tę sprawę administracyjnie, tak jak to ma miejsce w tramwajach, to znaczy, by nie załatwiać, jak dotąd, na drodze sądowej. W Urzędzie przemysłowym starać się o przedłużenie terminu płatności opłaty za zgłoszenie, to jest zł. 150 na termin najdłuższy, o zmianę tego rozporządzenia co do samochodów odkrytych „torpedo", które mają kursować tylko parę miesięcy; o przedłużenie terminu lustracji, bowiem dotychczasowa praktyka wykazała, że w tak krótkim terminie jest niemożliwa (sto samochodów dziennie). Zwrócić się do Urzędów Skarbowych o poinformowanie w sprawie kalkulacji ogólnej (podatek obrotowy i dochodowy), oraz o zapraszanie członka Związku do Komisji Szacunkowej.

P. Marasek przedstawił wniosek w sprawie zmiany statutu, dotyczący Komisji Rewizyjnej, a mianowicie: nadać § X punktu 7 brzmienie następujące:" walne doroczne Zgromadzenie odbywa się corocznie w miesiącu kwietniu. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd według własnego uznania,

jak również najpóźniej w cztery tygodnie po otrzymaniu piśmiennego umotywowanego żądania, podpisanego przez 20 członków, z prawem odrzucenia przez Zarząd, o ile uzna motywy za niewystarczające. Na skutek żądania $^1/_3$ członków Związku, Zarząd zobowiązany jest w terminie czterotygodniowym zwołać Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, oraz na skutek żądania Komisji Rewizyjnej w terminie dwutygodniowym. O czasie, miejscu oraz porządku dziennym Walnego Zgromadzenia Zarząd ogłasza w trzech pismach przynajmniej na tydzień przed zebraniem. Walne Zgromadzenie uważa się za prawomocne przy obecności $^2/_3$ członków Związku. W razie niedojścia do skutku Walnego Zgromadzenia w pierwszym terminie Zarząd zwołuje drugie zebranie nie później, jak w dwa tygodnie, z tym samym porządkiem dziennym; które jest prawomocne bez względu na ilość obecnych członków. Postanowienia na Walnych Zgromadzeniach zapadają prostą większością głosów. Do § XI punktu 2 dodać po słowie" i „dowody" „umowy", oraz po słowie „stan kasy"—„prawo uczestnictwa w Zebraniach Zarządu z głosem doradczym".

Wnioski, poddane pod głosowanie zostały przyjęte.

O godz. 11 m. 20 obrady zostały ukończone.

Lista składek na kupno lokalu Związku

(ciąg dalszy).

21	Pawłowska Jadwiga	zł.	1.
22	Stadnik Jan	„	3.
23	Piotrowski Józef	„	3.
24	Kopowski Józef	„	3.
25	Siek Władysław	Zł.	1.
26	Binienda Władysław	„	1.
27	Sulich Wojciech	„	3.
28	Gwiazda Władysław	„	2.
29	Stokinger Jan	„	3.
30	Grabowyki Stefan	„	5.
31	Łubieńska Halina	„	3.
32	Sliwiński Juljan	„	2.
33	Kuczyński Tadeusz	„	2.
34	Lewandowska Antonina	„	5.
35	Bitkowski Michał	„	5.
36	Pawlak Szczepan	„	1.
37	Łuszczyna Julnam	„	2.
38	Karolewski Frańciszek	„	3.
39	Kłoss Franciszek	„	2.
40	Zieliński Bolesław	„	5.
41	Rubasiński Józef	„	2.
42	Szymborski Zbigniew	„	2.
43	Mika Józef	„	2.
44	Miszczyt Wincenty	„	1.
45	Kurdziel Roman	„	10.
46	Kuligowski Józef	„	2.
47	Klejnert Edward	„	2.
48	Rogojski Władysław	„	5.
49	Tylicki Józef	„	2.
50	Skrobik Franciszek	„	4.
51	Koczko E.	„	2.
52	Szwacki Jan	„	1.
53	Perkowski Stanisław	„	5.
54	Pokorski Stefan	„	3.
55	Gromnicki Antoni	„	1.
56	Paszkiewicz Ludwik	„	3.
57	X x x x x x x x x	„	3.
58	Marcinkowski Bronisław	„	5.
	Razem	zł.	110.

Łącznie z poprzednio zebranemi zł. **190.**

Związek Właścicieli Dorożek

BILANS na dzień 31

	STAN CZYNNY (aktywa)						
1	Kasa pozostałość na 1/I 1928 r.			65	79		
2	Ruchomości			110	65		
3	Wydawnictwo: „Ruch Samochodowy"			291	60		
4	Dłużnicy: B. Fajkowski	7	00	7	00	475	04
						475	04

Rachunek strat i zysków

1	Pensje pracowników			3581	96		
2	Koszty ogólne:						
	a) poczta, telegr., telef., rozjazdy i ogłoszenia	441	10				
	b) prenumerata pism, książki i spisy . . .	93	90				
	c) druki i materjały piśmienne.	259	70				
	d) komorne, opał i światło	1180	75				
	e) różne	15	00	1990	45		
3	Reprezentacje:						
	a) wydatki zarządu	349	00				
	b) „ członków Komisji Lustr. . . .	146	40	495	40		
4	Koszty Zebrań:						
	a) urządzenie Zjazdu Zw. Zrz.	151	45				
	b) „ Zgromadzenia Walnego . . .	83	00	234	45	6302	26
5	Nadwyżka bilansowa					465	49
						6767	75

KOMISJA REWIZYJNA:

(—) K. Weykum
(—) St. Marasek
(—) W. Bombała

Samochodowych w Warszawie.

grudnia 1927 roku.

	STAN BIERNY (passywa)						
1	Wierzyciele:						
	a) Spółka Akcyjna „Galicja"	9	10				
	b) różni	0	45	9	55	9	55
2	Nadwyżka bilansowa					465	49
						475	04

za czas do 31 grudnia 1927 r.

1	Składki członkowskie			5017	35		
2	Wpisowe			881	00		
3	Dochody niestałe:						
	a) porady prawne	15	50				
	b) sprzedaż czeków benzynowych	799	50				
	c) „ chorągiewek	14	40				
	d) reklamy wyw. w lokalu	40	00	869	40	6767	75
						6767	75

SPORZĄDZIŁ:

(—) S. Marasek

Związek Właścicieli Dorożek

BILANS na dzień 31

	STAN CZYNNY (aktywa).						
1	Kasa pozostałość na 1/4 1928 r.			273	46		
2	Pocztowa Kasa Oszczędności			22	76		
3	Ruchomości			1283	45		
4	Dłużnicy:						
	a) J. Oberfeld.	100	00				
	b) M. Andrzejewski.	56	89	156	89		
						1736	56

Rachunek strat i zysków

1	Pensje pracowników			1230	00		
2	Koszty ogólne:						
	a) poczta, telegr., telef., rozjazdy i ogłoszenia	140	69				
	b) prenumerata pism	11	50				
	c) druki i materjały piśmienne.	116	74				
	d) komorne, opał i światło	569	60				
	e) Kasa Chorych.	24	40				
	f) różne	17	05	879	98		
3	Reprezentacje:						
	a) wydatki zarządu	190	90				
	b) „ komisji rewizyjnej	20	00				
	c) „ członków komisji lustracyjnej . .	100	00				
	d) „ za stary zarząd	50	00	360	90		
4	Wydawnictwo „Ruch Samochodowy"			791	53		
5	Spisane salda dłużników:						
	a) B. Fajkowski	7	00				
	b) Związek Zrzeszeń	30	00				
	c) A. Dzikowski	455	00	492	00	3754	41
6	Nadwyżka bilansowa					570	27
						4324	68

SPORZĄDZIŁ:

(—) S. Marasek

Samochodowych w Warszawie.

marca 1928 roku.

	STAN BIERNY (passywa).						
1	Wierzyciele:						
	a) Tow. Akc. Block i Brun	700	80	700	80	700	80
2	Nadwyżka bilansowa na 1/1 1928 r.					465	49
3	" " " 1/4 "					570	27
						1736	56

za czas do 31 marca 1928 r.

1	Składki członkowskie			3002	00		
2	Wpisowe			540	00		
3	Dochody niestałe:						
	a) porady prawne	2	00				
	b) reklamy wyw. w lokalu	130	00				
	c) na wykup patentów.	639	35				
	d) procenty od kapitału	1	78	773	13		
4	Spisane salda wierzycieli.			9	55	4324	68
						4324	68

KOMISJA REWIZYJNA:
(—) K. Weykum
(—) St. Marasek
(—) W. Bombała

POSIEDZENIE NOWEGO ZARZĄDU w dniu 23 kwietnia r. b.

W dniu 23 kwietnia r. b. odbyło się zebranie konstytucyjne nowego Zarządu Związku, wybranego na walnem zgromadzeniu w dniu 19 kwietnia r. b.

Zebranie zagaił dotychczasowy członek zarządu p. Szczepkowski, który zaproponował powołanie na przewodniczącego zebrania dotychczasowego sekretarza p. Hakla.

P. Hakel na wstępie podkreślił trudność z jakimi musiał walczyć Zarząd poprzedni. Pozatem wskazał na najbliższe zadania Zarządu w przyszłości.

Następnie został odczytany protokół z Walnego Zgromadzenia.

Przewodniczący odczytał listę wybranych członków zarządu zaznaczając którzy z wybranych członków zrzekli się mandatów. Między innemi został odczytany list dotychczasowego prezesa związku inż. Zakrzewskiego, który również wyboru nie przyjął.

Wobec zrzeczenia się kilku członków Zarządu zastało ustalone którzy zastępcy wejdą w skład Zarządu, a następnie sporządzono listę członkow Zarządu.

Po krótkiej przerwie przystąpiono do wyboru prezesa, wice prezesa, sekretarza i skarbnika.

W wyniku tajnego głosowania Zarząd związku ukonstytował się jak następuje.

1.	Roman Szczepkowski	prezes
2.	Karol Weykum	vice-prezes
3.	Stanisław Marasek	skarbnik
4.	Edward Hakiel	sekretarz
5.	Rudolf Sobol	bez mandatu
6.	Henryk Wiliński	"
7.	Władysław Bombała	"
8.	Leonard Pogorzelski	"
9.	Bolesław Zieliński	"

Komisja Rewizyjna.

1. Antoni Gołębiowski
2. Antoni Rybaczuk
3. Stanisław Mokrzycki

Po ogłoszeniu wyników wyborów p. Hakel oddał przewodnictwo w ręce prezesa Zarządu p. Szczepkowskiego, który podziękował za wybór, a następnie z wielkim intuzjazmem przedstawił program prac zarządu na najbliższy okres.

Następnie Zarząd z miejsca załatwił szereg spraw nagłych, między innemi została wyłoniona delagacja w składzie p. p. Szczepkowskiego, Wejkuma i Sobola, która miała starać się o audjęcję u p. Ministra Skarbu, Ministra Robót Publicznych a również interwenjować w Urzędzie Przemysłowym w sprawie nowych podatków.

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Ze stolicy i kraju.

WARSZAWA.

Kontrola ruchu. W związku z ostatnimi katastrofami samochodowemi na szosach podmiejskich odbyła się w Urzędzie województwa Warszawskiego konferencja w dniu 17 kwietnia r. b.

Na konferencji zostało uchwalone:

1) Zorganizować przy komendzie policji powiatu warszawskiego lotną jednostkę policyjną, wyposażając ją w szybkie motocykle 3 osobowe. Oddział ten ma kontrolować stale ruch na szosach powiatów przystołecznych w promieniu do 50 km. od Warszawy.

2) W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu położyć większy nacisk na ustawienie sygnałów ostrzegawczych na drogach.

W myśl powyższej uchwały oddział lotny rozpoczął kontrolę ruchu już w dniu 20 kwietnia r. b. W 1-szym dniu zostało sporządzono kilkadziesiąt protokułów za nie przestrzeganie przepisów o ruchu, zły stan techniczny autobusów i t. d. 8 autobusów zostało natychmiast wycofane. Pozatem przytrzymano kilkudziesięciu kierowców, którzy nie prolongowali prawa jazdy na rok 1928.

Ukaranie kierowców samoch. Komisarjat rządu m. stoł. Warszawy odebrał prawa jazdy następującym kierowcom: na stałe Tymoteuszowi Sajdanowi za niestosowanie się do przepisów o ruchu samochodowym i kierowanie dorożką w stanie nietrzeźwym, Kazimierzowi Adamkiewiczowi za spowodowanie wypadku starcia dwóch samochodów i Romanowi Orłowskiemu za najechanie na słup telegraficzny, nadto obu za kierowanie samochodami w stanie nietrzeźwym; na 1 rok: Józefowi Żychlińskiemu za wywrócenie w stanie nietrzeźwym samochodu do rowu; na 6 miesięcy: Eligjuszowi Jachnickiemu za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwym bez dorożkarskiego prawa jazdy; na 3 miesiące: Henrykowi Rafalskiemu za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwym; na 1 miesiąc: Józefowi Kołabańskiemu za niestosowanie się do obowiązujących przepisów i opór stawiony władzom policyjnym.

Kontrola komunikacji autobusów. Pod przewodnictwem naczelnika wydziału drogowego p. Rappé odbyła się w Min. Robót Publicznych konferencja kierowników referatów drogowych wszystkich urzędów wojewódzkich. Na zjeździe tym powzięto uchwały w sprawie ruchu automobilowego. W myśl tych uchwał, o ile autobus będzie nawet nowy, ale ze względu na swe wewnętrzne urządzenie (rozmieszczenie miejsc, wejścia i wyjścia) nie będzie, zdaniem komisji, odpowiadał warunkom bezpieczeństwa, bezwzględnie nie będzie dopuszczony do kursowania. Przy kierownicy nie wolno będzie zajmować miejsca nikomu z wyjątkiem pomocnika kierowcy.

Uchwały te mają niezwłocznie wejść w życie i będą ściśle przestrzegane. Min. robót publicznych opracuje instrukcję, która będzie rozesłana urzędom.

Statystyka ruchu na przedmieściach. Wydział techniczny magistratu przeprowadził obliczenia intensywności ruchu ulicznego w różnych dzielnicach miasta, w celu przystosowania rodzaju bruków.

Od 1-go stycznia 1927 r. do 1 stycznia r. b. przy zbiegu ul. Wolskiej i Bema naliczono 666,856 pojazdów wszelkiego rodzaju, przy zbiegu Puławskiej i Olesińskiej -- 576,247. Górnośląskiej i Wiejskiej — 543, 905. Sobieskiego i Tureckiej — 437,562. Zakroczymskiej i Konwiktorskiej — 422,923, Grójeckiej i Opaczewskiej — 419,038, Grochowskiej i Kaleńskiej — 390,124 i t. d.

Nowa ulica Min. robót publicznych zatwierdziło projekt przebicia nowej ulicy z Bielańskiej na Hipoteczną.

W sprawie tej wpłynęło do magistratu oświabczenie prezesa sądu okręgowego, przez którego tereny ulica przejdzie, że władze miejskie winny uzgodnić projekt z min. sprawiedliwości. Wobec tego magistrat zwrócił się z pismem do ministerstwa motywującem konieczność przebicia ulicy.

ŁÓDŹ

Zjazd gwiazdzisty. Łódzki Automobilklub urządza w dniu 19 maja r. b. konkurs turystyczny krajowy pod nazwą: „Zjazd gwiaździsty do Łodzi". Zgłoszenia do konkursu należy kierować do Łódzkiego Automobilklubu (Łódź, ul. Piotrkowska 104) do dnia 16 maja r. b. Wpisowe wynosi zł. 20. Szczegółowe informacje można otrzymać w Redakcji „Ruchu Samochodowego" a również w sekretarjatach wszystkich klubów Automobilowych.

Wyścig Samochodowy. W dniu 20 maja r. b. Łódzki Automobilklub organizuje wyścig płaski otwarty dla samochodów sportowych i wyścigowych na szosie Lutomiersk-Aleksandrów przestrzeni 5 km. ze startem z miejsca. Zapisy przyjmuje Sekretarjat Automobilklubu do dnia 15 maja r. b., za opłatą wpisowego 25 zł. od każdego pojazdu.

LWÓW.

Nowa linja autobusowa. W połowie kwietnia została uruchomiona nowa linja autobusowa pomiędzy Brzezanami a Podhajcami. Autobusy kursują dwa razy dziennie tam i z powrotem z rana i popołudniu.

ALEKSANDRÓW KUJAWSKI.

Komunikacja autobusowa. Ze względu na wielką frekwencję na linji Nieszawa — Służew — Ciechocinek — Aleksandrów Kujawski obecnie oprócz autobusów zaczęły kursować 2 większe samochody osobowe. Po za tem projektowane jest uruchomienie linji autobusowej z Odoljonu do miejscowości położonych na wybrzeżu Wisły.

Kronika Zagraniczna.

Na świecie jest więcej aniżeli 29 miljonów mechanicznych pojazdów. „The Americain Automobile" opublikował statystyczne dane według ktorych na poszczególne części świata przypadają następując ilości samochodów:

Afryka	229.190
Stany Zjednoczone	23.253.882
Ameryka (bez Stan. Zjednocz.)	1.560.441
Azja	348.496
Europa	3.613.371
Oceanja (Australja)	633.149
W rezultacie:	29.636.535

Ta liczba zawiera w sobie: pojazdy do obsługi osobistej, przewozowe, przemysłowe.

Następujęce państwa posiadają ponad 50.000 pojazdów:

Stany Zjednocz.	23.253.882
Wielka Brytanja.	1.219.477
Francja	960.000
Kanada	936.479
Australja	464.225
Niemcy	422.300
Argentyna	241.356
Włochy	165.000
Brazylja	140.102
Nowa Zelandja	134.215
Indje	117.000
Szwecja	110.500
Hiszpanja	110.000
Afryka południ.	100.750
Belgja	100.000
Danja	83.094
Holandja	74.000
Szwajcarja	53.000
Mexik	50.000

List Forda. Jedno z dobroczynnych towarzystw żydowskich na prowincji wysłało list do króla automobilowego Forda z prośbą o nadesłanie samochodu, który zostałby przeznaczonym na karetkę pogotowia ratunkowego. Na list ten Ford nadesłał tylko odpowiedź lecz bez samochodu. W swojej odpowiedzi Ford wyjaśnia, że jakkolwiek rola towarzystwa jest bardzo pożyteczna, jednakże na całym świecie jest tych towarzystw bardzo dużo i dla tego zmuszony jest odmówić.

Wypadki samochodowe w Ameryce. Według danych statystycznych ogłoszenych ostatnio przez prasę zagraniczną, w wypadkach samochodowych w Stanach Zjednoczonych zginęło w ciągu ubiegłego roku 26.610 osób, żoś 99.708 osób odniosło cięższe lub lżejsze rany.

Porządek na drodze.

„Porządek na drodze" (The order of the road) jest to nazwa stowarzyszenia pomocy i uprzejmości, które założyli angielscy automobiliści. Kierownikiem stowarzyszenia jest wielki sportowiec i gentleman Lee Guiness, znany na wszystkich torach i ze wszystkich biegów o nagrody w Europie.

Odznakę stowarzyszenia umieszcza się w sposób widoczny na przodzie wozu. Aby ją dostać, trzeba mianowicie wykazać się conajmniej trzyletniem kierowaniem samochodu, mieć za sobą przynajmniej 10 tysięcy mil angielskich (przeszło 16 tysięcy kilometrów) przejechanych i nietylko nie być karanym sądownie za katastrofy samochodowe, lecz nie mieć żadnego najdrobniejszego nawet wypadku na sumieniu.

„Porządek na drodze" wymaga od swych członków zobowiązania honorowego, co do ścisłego przestrzegania przepisów jazdy i najdalej posuniętej uprzejmości w stosunku do innych ludzi.

Odznaka ma tylko wtedy znaczenie gdy właściciel sam znajduje się w samochodzie.

Tego rodzaju stowarzyszeń istnieje spora liczba w Europie. Ojczyzną ruchu w tym kierunku jest Szwajcarja.

Uwadze naszych czytelników.

Zwracamy uwagę naszych Czytelników, że wszystkie firmy przemysłowo-handlowe, ogłaszające się w „RUCHU SAMOCHODOWYM" zdecydowały się na udzielenie zniżek, nawet bardzo znacznych, przy zakupie u nich towaru.

Obowiązkiem więc każdego Czytelnika, i Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie popieranie tych firm.

Redaktor odpowiedzialny: **M. Sawczyk.**